

# Uitdagingen en bedreigingen voor de garnaaalsector

Frans Coussement • Adjunct-adviseur Landbouw en Visserij, dienst Economie, Provincie West-Vlaanderen



Frans Coussement

Slechte vangsten, lage prijzen, vangstbeperkingen als gevolg van het maritiem ruimtelijk plan, competitie met de zoektocht naar locaties voor baggerslib, plannen voor de bouw van een energieatol... Dit zijn heel wat bedreigingen voor de broze garnaaalvisserij. Maar een aantal innovaties scheppen tegelijk ook beloftevolle uitdagingen voor de sector.

## Grijze garnaal komt weer tot leven

De gekookte grijze garnaal is een typisch product van de Vlaamse zeevisserij. De sector kent echter problemen door de lage prijs en een aantal jaren met slechte vangsten. Maar misschien is er nieuw leven voor de grijze garnaal... Letterlijk dan, want er lopen experimenten om een meerwaarde te realiseren door de garnalen langer in leven te houden.

Traditioneel is de garnalenvisserij gericht op het afleveren van gekookte garnalen. Na elke sleep worden de garnalen machinaal gesorteerd en meteen aan boord gekookt. Het ILVO (Instituut voor Landbouw en Visserij) onderzoekt en optimaliseert een innovatieve techniek, waarin de eerste slepen worden behandeld als bij de klassieke garnaaalvisserij (sorteren en koken aan boord), maar de laatste slepen specifiek worden behandeld. Deze laatste slepen zijn korter en worden op een specifieke manier gesorteerd. Daardoor

is de overleefbaarheid maximaal. Daarna worden de garnalen levend gehouden en bewaard aan boord, hetzij droog in ondiepe kratten, hetzij in zeewater in een garnaalleeftank. De levende garnalen worden dan aan land gekookt via een aangepast procedé. Zo slaagt men er in de kritieke punten bij het koken aan boord weg te werken en het kook- en koelproces te standaardiseren. Het effect is veelbelovend: het rendement verhoogt opmerkelijk en - vooral - de houdbaarheid van de garnalen verhoogt van 3 à 4 dagen naar 8 à 12 dagen door het weglaten van bewaarmiddelen en toepassen van dit aangepast kook- en koelproces.

Voor de Vlaamse garnaaalvisserij brengt dit nieuwe mogelijkheden mee. Daar waar de prijs voor klassiek gekookte garnalen sterk schommelt, krijgt de visser voor levende garnalen een aantrekkelijke vaste prijs. Er is voldoende interesse voor dit innovatieve procedé, vanuit een snelgroeende nichemarkt waaronder

sommige chefs en restaurateurs. Dit ondermeer onder invloed van de Franse garnaaalcultuur. Deze eindgebruikers zijn in dit scenario niet langer afhankelijk van de klassiek gekookte garnaal, maar krijgen nu een gestandaardiseerd basisproduct waarmee ze creatief kunnen diversifiëren. Laat het u smaken!

## Donkere wolken boven onze garnaaalvisserij?

Op 20 maart 2014 verscheen in het BS het 'koninklijk besluit tot vaststelling van het maritiem ruimtelijk plan'. De bedoeling was dubbel: een concrete invulling geven aan de bescherming van het mariene milieu en een ruimtelijke planning op zee organiseren.

Het KB bevat dan ook de afbakening van natuurbeschermingsgebieden en maatregelen t.a.v. de diverse gebruikers (energiewinning, scheepvaart, havenontwikkeling, baggerstorten, zeevisserij en mariene aquacultuur, zand- en grindwinning, zeewering, het militair gebruik).

De aanduiding van vier deelzones met bijbehorende maatregelen in het kader van de bescherming van het mariene milieu heeft verstreckende gevolgen voor de kustvisserij in het algemeen en de garnaaalvisserij in het bijzonder. In zone 1 kunnen alleen bestaande vissersvaartuigen hun activiteit behouden mits aanpassing van hun visuistrusting. Nieuwe vissersvaartuigen kunnen enkel met niet-bodemberoerende vistechieken vissen. In de drie andere zones geldt zowel voor bestaande als voor nieuwe vaartuigen



dat ze enkel met niet-bodemberoerend vistuig mogen vissen.

De garnaalvisserij werkt traditioneel met een sleeptuig, hoewel niet in alle zones even actief, maar het confronteert de sector dus wel met beperkingen.

Op de zoektocht naar mogelijke alternatieven komt men uit bij het elektrisch vissen met gebruik van de **pulskor**. In dat geval doet een heel kleine stroomstoot via elektroden de garnalen opspringen. Zo kunnen ze boven de zeebodem gevangen worden. Het is dus niet meer nodig de bodem met zwaardere sleepnetten te beroeren om de garnalen te doen opspringen.

Mogelijke neveneffecten van deze techniek zijn nog in onderzoek, maar hoewel de bodem nauwelijks beroerd wordt, blijkt het verlies aan commerciële garnalen toch beperkt. Aan de andere kant is de pulstechniek soortselectief. Daardoor

wordt ongeveer 30 % minder ongewenste vangst opgehaald. Een belangrijk positief neveneffect in het kader van de komende aanlandingsplicht.

Het onderzoek naar de toepassingen van de pulskor gaan onverdroten door, maar kan de investeringskost nog worden verlaagd, dan zou dit het antwoord kunnen worden op de beperkingen in het Maritiem Ruimtelijk Plan (MRP).

### Garnalen onder het baggerslib? Of onder een energieatol?

De garnaalvisserij is bij uitstek een activiteit dicht bij de kust en heeft omwille van de kleine vaartuigen weinig uitwijkmogelijkheden dieper in zee. Maar de Vlaamse kust is amper 67 km en de vraag naar ruimte vanuit verschillende activiteiten is groot.

Zo is er het onderzoek naar een mogelijke alternatieve stortplaats voor baggerspecie

in functie van de vermindering van de recirculatie van baggerspecie naar de haven van Zeebrugge... En dan komt men snel in het vaarwater van de garnaalvisserij. Onderzoek wees uit dat er niet meteen een aantoonbaar effect is van storten op de aanwezigheid van garnalen, maar dat er mogelijk wel een veiligheidsprobleem voor de visserij ontstaat.

Zelfde verhaal met de plannen voor een energieatol voor de kust. Ook dit idee is opgenomen in het MRP!

Het vermijden van zones waar de garnaal(kust)visserij actief is, is uiteraard de meest aangewezen oplossing. Maar voor de rest zijn goede communicatie en vooral goed overleg met de vissers noodzakelijk wil men ook in de toekomst kunnen genieten van onze 'kaviaar van de Noordzee'. ■



**ZEEBRUGGE**

**EEN NETWERK**

**VOOR EUROPA**

- 20,3 miljoen ton containerverkeer
- 12,5 miljoen ton roloverkeer
- 1,7 miljoen nieuwe wagens - 1 miljoen vrachtwagens
- 20 dagelijkse Europese verbindingen
- uitstekende distributiemogelijkheden o.a. in de Maritieme Logistieke Zone (MLZ)

[www.portofzeebrugge.be](http://www.portofzeebrugge.be)